

3. 幸区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
都市構造	301	14	<p>3(1)幸区を特徴づける自然環境を活かしたまちづくりの項において、豊かな景観と自然の残る加瀬山周辺の保全・再生に努め、区民が身近に触れあえる…「水と緑の拠点」の形成をめざします。の文言があるが、都市景観の加瀬山としては緑の孤島であるが植物動物の生態系保存地、虫類、鳥類の渡りの点などとして存在する価値は計り知れないものがあると言わねばならない。しかしながら、古木がほとんどで林床には新生の幼樹は少なく、森林としては貧相で世代交代も停滞し、昭和の始めまで里山として人の管理が行き届いていたが、放置と一部のオーバーユースのため荒廃してしまった。</p> <p>従って、「水と緑の拠点」の形成をめざします。と計画達成の注力度が川崎で一番低い緑被率である幸区の唯一の緑の拠点としては、ぜひにも「水と緑の拠点」とすべく進めます。」との方向性にしてほしい。</p> <p>幸区が多摩川河川敷を緑被率面積に加えるべきではない。幸区カルテの作成時において「緑がもっと育ってほしい場所」には、夢見ヶ崎動物公園(加瀬山)、さいわい緑道、新鶴見操車場跡地、御幸公園、川崎駅西口、今後に期待して、小倉緑道、尻手黒川道路、府中街道の街路樹、古市場緑道などが挙げられた。市民の念頭には、加瀬山から発した緑の軸線として豊かな景観があるものと言わなければならない。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8 に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。「水と緑の拠点」の形成については、具体的な単一の事業を進めるものではなく、市民と行政の協働のもと、様々な施策、市民活動等により「水と緑の拠点」の形成に向けて進めていくものであることから、目標や方向性に関する事項として整理しております。</p> <p>幸区構想素案において、緑被率面積の記述はございませんが、本市緑の保全及び緑化の推進に関する条例第2条にて、「緑」は「樹木等の植物、樹林地、水辺地、農地等の自然環境を有する土地…」と規定していることから、多摩川河川敷を緑被率面積に加えております。御理解いただきたいと存じます。</p> <p>御意見であげられた「緑がもっと育ってほしい場所」につきましては、幸区構想素案 都市環境の方針 の項において記述されていると考えております。</p>
土地利用	302	20, 21	<p>新川崎・鹿島田駅周辺地区の地域生活拠点の整備について</p> <p>にぎわいをもたらさなければならない商店街の狭い中心に古市場矢上線の通過交通としての機能・呑むした行政施行をいまだ改善せず、鹿島田駅の南武線踏切の交通停滞のひどさに目をつぶり交通改善の引き伸ばして住民に苦渋を与え続ける。この解決には、ガス橋から御幸跨線橋・三菱自工の前から尻手黒川道路にいたる(大田神奈川線)新しい通過交通の要路としての整備を優先すべきである。これがとりもなおさず将来の住民の年齢構成からも「環境に配慮し、安全に通行できる道路整備」と提言した行政施行の目標と合致することと判断でき、住民が安全に快適に移動できる歩行者空間の整備であり確保である。</p>	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられたガス橋通り(大田神奈川線)については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	303		<p>新鶴見操車場跡地では、急激な住宅工事が進みつつあるが、周辺道路は貧弱である。都市マスの中でもそういった問題について記述はされているが、現実には開発が進みつつある。そういったことも見越して計画を立てないとマスタープランの実現は難しいのではないか。</p>	<p>幸区構想素案 土地利用の方針及び交通体系の方針において、御意見の趣旨について盛り込まれていると考えておりますが、都市計画の具体的な課題として、御意見を参考に取り組んでまいります。</p>

土地利用	304	20, 21	<p>交通体系と都市環境【矢向駅と新鶴見操車場開発を面的に位置づけた課題】について</p> <p>矢向駅改札口を2階にして乗降を東西に振り分けること、南側の踏切を広げることは緊急課題であるが、矢向駅の問題は新鶴見操車場跡地南側の開発による人の移動、交通量増加による環境変化として捉える必要がある。ここは新川崎地区、鹿島田駅周辺地区の関係と同じ位置づけで問題提起することが必要。</p> <p>また、道路、駅が横浜市に位置するので、川崎・横浜の行政間で緊密に協力することを強調してください。</p>	<p>幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、矢向駅周辺の生活拠点としての市街地の改善について記述しておりますが、幸区構想素案において、交通環境の現状・課題を追加修正し、横浜市との連携についての記述を方針部分に追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。【再掲】</p>
	305		<p>矢向駅では、マンションや企業の開発が進んでいるが、今の矢向駅周辺の道路基盤では、もたなくなる。矢向駅は横浜市というが、矢向駅の開発を進めてほしい。</p>	<p>矢向駅については、横浜地域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。</p>
	306	22	<p>準工業地域の土地利用について</p> <p>準工業地域は住工調和で望むとしているのは従来から住工調和して暮らしているのが結構です。問題は昔の地上げのような宅地買取業者が入ってきて、後継住人のいない土地を買ってワンルームマンションなどを近隣の住民の生活環境を無視して法律の限度いっぱい建てるなどの乱開発の動きが顕著になっている。これらは、当プランとは別に緊急課題として、まちづくり局で対策を立てていただきたいと思います。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、幸区構想素案P25 3(5)住工調和のまちづくり の項において、盛り込まれていると考えておりますが、住民の発意による地区計画等の土地利用ルールづくりの支援など、都市計画の具体の課題として、御意見を参考に地域の状況に応じて検討してまいります。</p>
	307		<p>塚越の準工業地域では、密集地に5階ぐらいのマンションが建ち始めている。マスタープランでは住工調和について記述されているが、現実には必ずしもそうならない。こういった問題は、短期的な問題であり、条例等で迅速に手を打つべき。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、幸区構想素案P25 3(5)住工調和のまちづくり の項において、盛り込まれていると考えておりますが、住民の発意による地区計画等の土地利用ルールづくりの支援など、都市計画の具体の課題として、御意見を参考に地域の状況に応じて検討してまいります。</p>

土地 利用	308	<p>22 「住環境向上エリア」における良好な景観形成のためのルール(条例)づくりについて</p> <p>1 斎場への宮型霊柩車等の乗り入れ禁止(バン型霊柩車のみ認める)</p> <p>現状、住居系エリアに斎場がどんどん進出している。これらの施設が建ち、営業を行うことは合法であると思われるが、住居系エリアの景観としてはあまり好ましくないと考えます。</p> <p>他の自治体で既に行われている方法(景観条例の制定)で景観を改善していくことが必要だと思います。具体的には、斎場への宮型霊柩車等の乗り入れ禁止(バン型霊柩車のみ認める)等の対策が必要だと思います。</p> <p>2 ラブホテルの屋上看板・ネオン・料金表表示(休憩料金表示)等の規制</p> <p>現状、住居系エリアにラブホテルが立地しています。住居系エリアの景観としてふさわしくないばかりでなく、あえて建物の上部に突出する形で照明付き看板が設置されており、近隣との協調性を全く感じる事ができません(悪意すら感じます)。当施設が建ち、営業を行うことは合法であると思われませんが、住居系エリアの景観としては大いに問題があると考えます。</p> <p>どのような施設をラブホテルと定義つけるのかは難しいですが、他の自治体で既に行われている方法など、あらゆる方法を駆使して景観(屋上看板・ネオン・料金表示(休憩料金表示)等)を改善していくことが必要だと思います。</p> <p>また、地域から嫌悪されるラブホテルではなく、地域と共生するビジネスホテルとしての外観・営業内容となるよう自治体も取り組む必要があると考えます。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランは、個別具体の規制について記述することはできませんが、幸区構想素案P22 2 豊かな生活を育む住宅地の形成をめざします の項において示すとおり、地域の特性にあわせた土地利用や街なみ景観づくりに関する基本的考え方を記述しております。具体的な御提案については、素案に示すとおり、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援するなかで実現していくものと考えております。</p>
----------	-----	--	---

<p>土地利用・交通体系</p>	<p>309 20, 36</p>	<p>1 幸区構想区民提案P43 3 まちづくりの提案 居住者の利便性を高める駅前整備 望まれる整備の方向性 南武線の連続立体化と踏切問題については大きな予算がかかりますが、地域の基盤整備の優先事項として問題解消を目指します。 幸区構想区民提案P98 3 まちづくりの提案 (3) 南武線の立体化による渋滞の解消 南武線の連続立体化(高架化、地下化)事業を早期に進めることにより、踏切を解消し、渋滞の発生を解消するとともに、歩行者の安全性を確保します。 上記の幸区構想区民提案のまちづくりの提案に記述されている内容について、幸区構想素案P20 (3) 地域の生活拠点としての鹿島田駅周辺地区 <現状・課題> の記述にまったくないので追加記述していただきたい。また当初記述されなかった理由について解答されたい。 2 幸区構想区民提案P118 公共交通ネットワーク (1) 鉄道網体系 幸区の鉄道網体系は南武線を基本軸とし、~川崎縦貫高速鉄道線の整備よりも南武線の立体交差化を優先します。 上記の幸区構想区民提案の公共交通ネットワーク基本方針に記述されている内容について、幸区構想素案P36 5(1) 鉄道利便性の向上 の項における、「市域の交通機関の~川崎縦貫高速鉄道の2期整備及び京急大師線との相互直通運転について検討を進めます。」との記述について、区民提案の中で京急大師線との相互直通運転について一切議論されおらず、個別の幸区構想素案にどういった経緯で記述にいたったか理由について回答されたい。 さらに、また幸区構想区民提案にもとづいて「川崎縦貫高速鉄道線の整備よりも南武線の立体交差化を優先します。」との記述の併記を要望するとともに、当初併記しなかった理由について回答されたい。</p>	<p>鹿島田駅前の踏切については、幸区構想素案P20 (3) 地域の生活拠点としての鹿島田駅周辺地区 <現状・課題> の項において、自動車や歩行者、自転車、安全で快適に通行できる交通環境の整った拠点の形成が課題であると記述しております。JR南武線の連続立体交差化については、具体的方策であり、現状・課題の記述にはふさわしくないために記載しておりませんが、「通勤・通学の時間帯には『歩行者や自転車で』大変な混雑」と、記述を追加、修正してまいります。 鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承ください。</p>
<p>交通体系</p>	<p>310 30, 33</p>	<p>交通ボトルネックの解消【JR南武線の立体交差化】について 立体交差化の問題は幸区では川崎縦貫道路計画以前からの何十年も前から最優先の要求です。幸区町内会連合会も毎年のように要求を上げており、具体化の兆しも見えないことに対する市民の行政への不信任は町内会関係者があきれるほど強烈です。まちづくり局も南武線の立体化が実現しないと南武線東西の交通改善は解決しないと認識されている。また、JR東日本としても市のプランで強調されていないような案件なら市民の要求度合いは低いと考えるでしょう。20年先を見たプランなら、この問題を【JR南武線の立体交差化】として独立させて最優先に取り上げててください。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承ください。</p>
	<p>311</p>	<p>幸区構想を進めていく上で、交通体系の整備が必要。幸区の南武線で真2つに別れている状態、流通、生活道路を考慮した場合は、計画を盛り込む前に、実施計画を先行してほしい。(幸町連要望済)</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御承下さい。 御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>

交通体系	312	<p>JR南武線高架化について</p> <p>全体構想及び幸区構想の中において南武線の高架化について「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します」との記述がありますが、この問題は幸区民の長年にわたる悲願であります。特にラッシュ時の鹿島田塚越踏切の状況を見るに、一刻も早い高架化の実現を願うばかりです。交通体系ばかりでなく、新しい幸区の都市計画を考えていく上でも大きな障害となっているJR南武線の問題を解決していただけるよう川崎市の更なる努力を期待いたします。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	313	<p>JR南武線の連続立体交差化について</p> <p>幸区を東西に分断している南武線の連続立体化は、幸区民にとって長年の希望であり要望をしてきました。また、川崎縦貫高速鉄道線 期整備は、1万人アンケートでも幸区民の意向はその必要性を望んでいません。</p> <p>都市計画マスタープラン幸区民提案の公共交通ネットワークにおいて「川崎縦貫高速鉄道の整備より南武線の立体化を優先する」を第1の基本方針とし、幸区域の分断解消、交通渋滞の緩和、安全な歩行空間の確保のため南武線の立体化(高架化もしくは地下化)を推進するまちづくり提案を阿部市長に行いました。しかし、今回の幸区構想素案では「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します。」の表現となっています。これでは納得しかねます。</p> <p>「JR南武線の連続立体交差化の整備は早期に進めます。」の表現への変更をお願いするとともに、はっきりとした回答をお願いいたします。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	314	<p>幸区を縦に分断している南武線の高架化は、幸区民にとって長年の都市計画整備の希望であり、要望をしてきましたが「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します。」の表現では納得しかねます。</p> <p>はっきりとした説明をお願いいたすとともに、早期の整備を要望いたします。川崎縦貫高速鉄道 期整備は、幸区民のアンケートでも必要性を望んでいません。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	315	<p>幸区交通に関する将来構想の最優先課題は、JR南武線の立体化ですが、これについて重要な課題として取り上げていただきたいのは、現在陸橋にあわせて上下しているJR貨物線と横須賀線の完全立体化です。新鶴見操車場跡地の開発に合わせて、御幸/日吉地区を分断している両線が立体化されれば、日吉/新鶴見操車場跡地/御幸地区を平面道路で結ぶことになり、交通渋滞に抜本的な改善が期待できます。地下鉄計画などに先んじて古くからの懸案を解決することが幸区民にとって重要です。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞と地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。</p> <p>JR貨物線と横須賀線の立体化については、御意見として参考にさせていただきます。</p>

<p>交通体系</p>	<p>316</p>	<p>JR南武線の立体化については、30年以上前から言ってきた。「京急大師線の進ちょくを見極めながら…」と総合計画と同様の記述であるが、JR南武線と京急大師線にどのような関係があるのか。また、幸区では中心部を南武線が通り、地域を分断し、不便であるが、それにも関わらず矢野口から先の区間がなぜ先に行われるのか。幸区の最優先の課題として具体的に進めてほしい。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1 幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体的な取組みの参考とさせていただきます。</p>
	<p>317</p>	<p>矢向駅へのアクセス改善・バリアフリー化を望みます。</p> <p>矢向駅前の踏切は、道路と3本の線路(うち最も東側の線路は他の2本の線路からやや離れている)が斜めに交差している上、歩行者、自転車、自動車の交通量が非常に多く、大変危険な踏切といえます。また、駅に近接しているせいか、朝夕のラッシュ時を中心に、遮断時間が非常に長いように感じます。以前、踏切の遮断機が閉まりきるまでに渡りきれなかった老人を見付け、遮断機の外へ出られるよう補助したこともあります。</p> <p>現在の危険な状態を改善し、誰もが安全かつ快適に駅を利用することができるようにするため、駅の橋上化、またはJR南武線の立体交差化を望みます。</p> <p>駅の敷地の大部分は横浜市にあるようですが、川崎市民の利用も多いので、課題の改善のため、積極的に動いていただきたい。</p> <p>また、矢向駅へのアクセスには上記のような危険や問題点があるため、矢向駅が最寄りであるにも関わらず、川崎駅へ自転車で出る方も多いようです。よって、矢向駅付近の改善は、川崎駅西口の自転車問題の改善にもつながると思います。</p> <p>危険な状況を一刻でも早く解消していただきたいので、「京急大師線の進ちょくを見極めながら」ではなく、早急に進めていただきたいと思います。なお、矢向駅付近にはJRの電留線があるため、立体交差化の方法を採用した場合、莫大な費用がかかるか、または本線のみ立体化(電留線と踏み切りは残る)になりかねないと思われるので、本箇所に関しては、駅の橋上化が最も望ましいと考えます。この橋上駅の改札口に接続する歩道橋については、最低でも「さいわい歩道橋(幸町)」と同等の仕様(スロープ・エレベータ付き)が望ましく、できればエスカレーターもついていればなお良いと思います。</p>	<p>矢向駅については、横浜市域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16 「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。</p> <p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1 幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御承ください。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体的な取組みの参考とさせていただきます。</p>

交通体系	318	<p>矢向駅は横浜市に位置するが、矢向駅と操車場跡地の間の道路についても、横浜市と連携をとって整備を進めてほしい。</p>	<p>矢向駅については、横浜市域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。</p> <p>なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。【再掲】</p>	
	319	<p>歩行者や自転車が安心して通行できる歩道等の整備を望みます。</p> <p>国道1号線とさいわい緑道が交差するところにある横断歩道へ進入する際の視界が非常に悪いです。南河原公園の出入口にあるブロック塀やさいわい緑道の塀などが、歩行者や自転車運転者の視界を悪くしています。また、横断歩道へ進入しようとする歩行者・自転車と、国道1号線脇の歩道を進む歩行者・自転車とがぶつかりそうになる場面をよく見かけます。見通しを悪くするこれらの塀などの撤去(または一部除去)を望みます。</p> <p>また、現状、南河原公園～川崎幸病院～梅園幼稚園間の細い通路・道路に自転車・歩行者が集中しており、危険な状況になりつつあります(特に川崎幸病院～梅園幼稚園間は主に住宅街のため、見通しが悪い)。南河原公園に隣接する国道1号線脇の歩道部分を歩行者・自転車が安全に通れるよう拡幅していただきたいです。</p> <p>また、ハードの整備だけでなく、ソフトの面でも歩行者・自転車のための交通安全対策を行っていただきたいです。具体的には、自転車の危険運転(携帯使用・無灯火・二人乗り・三人乗りなど)に対して罰則(反則金など)付きで直ちに取締まれるような条例を制定する等の対策が必要だと思えます。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランに、個別具体的な道路整備や自転車の運転に関して記述するものではありませんが、御意見の趣旨につきましては、幸区構想素案P33 2(1)歩行者・自転車・自動車が共存する安全な道路整備の項において、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズへの考慮、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路についての歩車分離を図るための歩道や自転車歩行者道の設置、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策についての基本的考え方を反映していると考えております。また、自転車利用に関しては、幸区構想素案P36 5(3)自転車利用の促進、自転車と共生するまちの項において、自転車等の利用マナーの向上等、周辺等での放置自転車問題対策について記述しております。具体的な御提案につきましては、参考とさせていただきます。</p> <p>また、ハードの整備だけでなく、ソフトの面でも歩行者・自転車のための交通安全対策を行っていただきたいです。具体的には、自転車の危険運転(携帯使用・無灯火・二人乗り・三人乗りなど)に対して罰則(反則金など)付きで直ちに取締まれるような条例を制定する等の対策が必要だと思えます。</p>	
都市環境	320	14	<p>3 水と緑を育みます(2)街なかの水辺と緑の創出との関連で一考察とさせていただきます。</p> <p>幸区内の公園の未設置と矢上川周辺の水辺と緑空間について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 新整備をしていただきたい 2 小倉緑道の大再整備、夢見ヶ崎公園との緑のネットワークによる街づくりの創出 3 (日吉地区)これらの水辺と緑のあふれる豊かな景観を守りつつ区民・市民が身近に自然とふれあう環境学習の拠点をづくり、自然環境を活かしたまちづくりの構想を考えていただきたい。 4 環境学習を全小中学校に実施していただきたい。環境を良くするも悪くするも人である。したがって、人間教育をすることである。色々な政策といっても人間を育てることが第一義である。 	<p>公園未設置地区の解消、小倉緑道など街なかの身近な緑地の整備、夢見ヶ崎公園の豊かな緑を活かしたまちづくりなど、水と緑のネットワークづくりににつきましては、幸区構想素案P39 2 鶴見川・矢上川の水辺空間の活用、P40 4 緑の拠点としての既存公園の整備と身近な緑の創出の項の中に反映されているものと考えております。</p> <p>環境教育、環境学習の推進につきましては、都市環境の形成にとって重要と考えおりますが、都市計画の基本的方針である都市計画マスタープランにおいて、環境学習の全小中学校実施という項目を記述することはできないと考えております。なお、市立小中学校を中心に環境関連の副読本等が、さらに市立小学区を中心にまちづくり副読本が配布されているとともに、環境教育を含めたまちづくり学習の実践につきましては、すでにいくつかの取り組みが進められております。御意見の趣旨につきましては関係部局に伝えらるとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

都市環境	321	<p>幸区構想素案の「都市環境方針図素案」の中で、幸区のシンボルマークのようなメビウスリングの交点である新鶴見操車場跡地の部分は既存公園もあり、将来の幸区の水と緑のネットワークの拠点となる「環境に優しい循環型のまちづくり」のシンボルとなるような公園・広場の整備を行ってはいかがでしょうか。現在、開発が進められておりますが、既存公園と開発区域・新規道路等の整備や将来の管理等について、開発事業者と区民・行政の話し合いができるような行政からの調整をお願いしたい。具体的にお答え願います。</p> <p>また、区民提案されている「エコ・シティ新川崎」にふさわしい水と緑の拠点としたいかがでしょうか。</p>	<p>新川崎地区(新鶴見操車場跡地)につきましては、日吉地区と御幸地区をつなぐ重要な位置にあることから、幸区構想素案P19 1(2) ゆとりと潤いのある街なみ景観づくりの項において、環境と防災機能に配慮した民有地の緑化やオープンスペースの確保による、ゆとりと潤いのある良好な都市環境の形成について記述しております。また、本地区は緑化推進重点地区の候補エリアとして位置づけており、都市環境の方針図で示しております。資源の循環・再利用・省エネルギー等の循環型まちづくりについては、全市的な課題として、幸区構想素案P43 6(3)環境に優しい循環型のまちづくりの項において、御意見の趣旨について盛り込んでいると考えております。なお、水と緑のネットワークの標記は概念図として示したものであり、交差部分の位置づけが他と比較して高くなるという優先度を示したものではありません。</p> <p>今後の具体的な整備、管理等につきましては、地区計画に基づき、市民、事業者、行政の協働により、進められるものと考えておりますが、御意見の趣旨につきましては、今後の参考意見とさせていただきます。</p>
都市環境	322	<p>方針図に水と緑のネットワークが記載されているが、新鶴見操車場跡地の部分の緑が不足している。</p>	<p>新川崎地区(新鶴見操車場跡地)につきましては、日吉地区と御幸地区をつなぐ重要な位置にあることから、幸区構想素案P19 1(2) ゆとりと潤いのある街なみ景観づくりの項において、環境と防災機能に配慮した民有地の緑化やオープンスペースの確保による、ゆとりと潤いのある良好な都市環境の形成について記述しております。また、本地区は緑化推進重点地区の候補エリアとして位置づけており、都市環境の方針図で示しております。</p>
都市防災	323	<p>都市防災として、学校等を地域防災拠点として一時生活できる場所としていますが、大災害直後(三日間程度)は救援体制が整うまでのつなぎとして町内会単位の「いっとき避難所」で安全を確保してほしいというのが危機管理室の方針と理解しています。そのため、本プランにも、「いっとき避難所」「地域防災拠点」「広域避難所」の段階避難体制を明確にしてそれぞれの避難所で救援を得られるように明文化してください。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>
	324	<p>防災について、一時避難に関する記述がない。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>

<p>その他</p>	<p>325</p>	<p>都市計画マスタープラン素案説明会における意見項目について マスタープランの素案の段階では、抽象的文言の表現で行政施行の具体的な指摘でのプラン言及や表現にいたり難しいのかもしれないが、説明会出席の市民の意見において次の傾向が見られたのではないかと思うので計画案成立において配慮いただければと考え暫時述べておきます。 1. 地域分断化の原因である南武線の立体化の推進について 2. 都市計画道路の整備推進と都市計画道路の見直し等の検討状況について 3. 準工業地域等の工場跡地におけるマンション建設への対策の具体的記述について 4. 横浜市域である矢向駅改良及び周辺道路整備における連携強化について 5. 新鶴見操車場跡地の整備における緑化の推進と道路整備の推進について 6. 不適地が存在する地域の実態に合わせた二ヶ領用水の親水化の検討について 7. 各区の特性や目玉となるポイントの更なる強調について</p>	<p>御意見の1、3、4、5、につきましては、別途意見書を頂いておりますので、各項目に対する考え方を御参照ください。 2. 都市計画道路の整備推進と都市計画道路の見直し等の検討状況につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っておりますので、今後おおむね10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。 6. 不適地が存在する地域の実態に合わせた二ヶ領用水の親水化の検討につきましては、幸区構想素案P39 3 身近な水辺の整備 の項において記述されていると考えております。 7. 各区の特性をいかした都市計画マスタープランになるよう素案の作成に取り組んでまいりましたが、総合計画等との整合や全市的な記述方法の整合を図るなかで、特に分野別の方針において区の特性がわかりにくくなっている可能性があります。さまざまな事項に配慮して総合的に都市計画の基本的目標・基本的方向を定める行政計画であるという性格上、特定の項目に特化して強調することが困難となっておりますことに御理解いただければと考えております。なお、各区の特性は、「めざすべき都市像」において特に記述されていると考えております。</p>
------------	------------	---	--